



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 15.1.2015 r.
COM(2015) 4 final

2015/0004 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

**upoważniająca Zjednoczone Królestwo do stosowania zróżnicowanych stawek
opodatkowania paliw silnikowych na niektórych obszarach geograficznych zgodnie z
dyrektywą 2003/96/WE**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Podstawa i cele wniosku

Opodatkowanie produktów energetycznych i energii elektrycznej w Unii jest regulowane dyrektywą Rady 2003/96/WE¹ (zwaną dalej „dyrektywą w sprawie opodatkowania energii” lub „dyrektywą”).

Zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy, w uzupełnieniu przepisów przewidzianych w szczególności w art. 5, 15 i 17, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżenia poziomu opodatkowania na podstawie szczególnych względów politycznych.

Celem niniejszego wniosku jest umożliwienie Zjednoczonemu Królestwu wprowadzenia obniżonej stawki podatku akcyzowego na paliwa silnikowe wykorzystywane jako materiały pędne (mianowicie benzynę bezołowiową i olej napędowy) na następujących obszarach geograficznych określonych we wniosku Zjednoczonego Królestwa przy użyciu kodów pocztowych: IV54 (Strathcarron, Highland – Szkocja), IV26 (Ullapool, Highland – Szkocja), IV27 (Lairg, Highland – Szkocja), NE48 (Hexham, Northumberland – Anglia), PH41 (Mallaig, Highland – Szkocja), KW12 (Halkirk, Highland – Szkocja), PA80 (Oban, Argyll i Bute – Szkocja), PH36 (Acharacle, Highland – Szkocja), IV22 (Achnasheen, Highland – Szkocja), PA38 (Appin, Argyll i Bute – Szkocja), PH23 (Carrbridge, Highland – Szkocja), PH19 (Dalwhinnie, Highland – Szkocja), IV21 (Gairloch, Highland – Szkocja), LA17 (Kirkby-in-Furness, Kumbria – Anglia), EX35 (Lynton, Devon – Anglia), IV14 (Strathpeffer, Highland – Szkocja), obszar należący do miejskiego rejonu pocztowego Hawes (w Północnym Yorkshire – Anglia).

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze Zjednoczonego Królestwa kody pocztowe ułatwiają wyraźnie określenie zakresu terytorialnego środka. System kodów pocztowych jest wspólny dla Anglii, Szkocji, Walii i Irlandii Północnej. W Zjednoczonym Królestwie miejskie rejony pocztowe oraz obszary kodowe obejmują szereg osiedli na danym obszarze. Na terenach wiejskich największym skupiskiem ludności na obszarze kodowym lub w miejskim rejonie pocztowym jest zazwyczaj wieś. Rejony i obszary różnią się wielkością, na przykład IV27 jest największym obszarem kodowym w Zjednoczonym Królestwie o powierzchni 3 397 km². To znacznie mniej niż NE48, którego powierzchnia wynosi ok. 750 km². Wniosek o odstępstwo odnosi się do miejskich rejonów pocztowych znajdujących się najbliżej wybranych obszarów oraz samorządowych jednostek administracyjnych wyższego szczebla na tym obszarze. Przykładowo, wniosek o odstępstwo dla IV21 (Gairloch, Highland – Szkocja) oznacza, że miejskim rejonem pocztowym w IV21 jest Gairloch, a samorządową jednostką administracyjną jest Highland – Szkocja. Miejskie rejony pocztowe tworzy zazwyczaj jedna wieś lub kilka wsi, a nazwa rejonu pochodzi od nazwy jednej z wsi znajdujących się w jego obrębie.

W poniższej tabeli znajdują się nazwy i numery miejskich rejonów pocztowych i wsi należących do obszarów kodowych wymienionych we wniosku:

¹ Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

Obszar kodowy	Miejski(-e) rejon(-y) pocztowy(-e)	Wsie
PH36	1: Acharacle	6: Acharacle, Strontian, Kilchoan, Salen, Glenborrodale, Achateny
IV22	1: Achnasheen	4: Achnasheen, Poolewe, Laide, Kinlochewe
IV21	1: Gairloch	5: Gairloch, Badachro, Melvaig, Big Sand, Port Henderson
PH19	1: Dalwhinnie	1: Dalwhinnie
PH23	1: Carrbridge	2: Carrbridge, Bogroy
IV14	1: Strathpeffer	3: Strathpeffer, Contin, Jamestown
PA38	1: Appin	3: Appin, Duror, Portnacroish
LA17	1: Kirkby-in-Furness	1: Kirkby-in-Furness
EX35 ²	2: Lynton i Lynmouth	3: Barbrook, Brendon, Lynmouth
IV54	1: Strathcarron	4: Strathcarron, Locharron, Applecross, Shialdaig
IV26	1: Ullapool	1: Achiltibuie
IV27	<i>nd.</i>	7: Lairg, Durness, Tongue, Scourie, Lochinver, Kinlochbervie, Talmine
PH41	<i>nd.</i>	2: Mallaig, Inverie
KW12	1: Halkirk	1: Halkirk
PA80	<i>nd.</i>	3: Lochaline, Morvern, Drimnin
NE48	<i>nd.</i>	7: Bellingham, Falstone, Kielder, Wark, Tarsset, West Woodburn, Barrasford

Obszar kodowy	Miejski rejon pocztowy	Wsie
<i>nd.</i>	Hawes	2: Gayle, Butterset

W niektórych przypadkach (IV 27, PH41, PA80, NE48) obszary kodowe nie obejmują całego miejskiego rejonu pocztowego, więc podano jedynie wykaz wsi. W przypadku większości wymienionych w wykazie obszarów miejskie rejonu pocztowe i obszary kodowe pokrywają się ze sobą.

Zgodnie z informacjami dostarczonymi przez Zjednoczone Królestwo cena paliwa w regionach, które mają skorzystać ze środka, jest średnio o 100 GBP (ok. 128,5 EUR)³ wyższa za 1 000 litrów niż w innych częściach Zjednoczonego Królestwa. Wyższa cena w tych regionach spowodowana jest wyższymi kosztami transportu i dystrybucji oraz niewielką

² Obszar kodowy EX35 obejmuje dwa miejskie rejonu pocztowe – Lynton i Lynmouth. Obydwa te rejonu odniosłyby korzyści z wprowadzenia obniżki.

³ Wszystkie obliczenia oparte są na kursie wymiany z dnia 1 października 2014 r., tj. 0,77820 GBP za 1 EUR. Por. Dz.U. C 344 z 2.10.2014.

liczbą ludności. Środek ma na celu częściowe zrekomensowanie wysokich kosztów paliwa silnikowego w wymienionych regionach.

Kontekst ogólny

Artykuł 19 ust. 1 dyrektywy przewiduje, że Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek opodatkowania podyktowanych szczególnymi względami politycznymi.

Pismem z dnia 2 lutego 2014 r. władze Zjednoczonego Królestwa poinformowały Komisję, że zamierzają wprowadzić obniżoną stawkę na benzynę bezołowiową i olej napędowy sprzedawane jako materiały pędne na obszarach geograficznych wymienionych powyżej. Obniżona stawka podatku akcyzowego na paliwa wykorzystywane jako materiał pędny będzie niższa o 50 GBP (ok. 64,3 EUR) za 1 000 litrów od stawki podstawowej obowiązującej w Zjednoczonym Królestwie (580 GBP, czyli ok. 745,3 EUR) zarówno w odniesieniu do benzyny, jak i oleju napędowego. Oznaczałoby to, że obniżona stawka nadal byłaby znacznie wyższa od stawek minimalnych obecnie obowiązujących w UE, które wynoszą 359 EUR za 1 000 litrów dla benzyny bezołowiowej i 330 EUR dla oleju napędowego. Władze Zjednoczonego Królestwa przedłożyły dodatkowe informacje i wyjaśnienia w dniach 3 czerwca i 17 września 2014 r.

Zjednoczone Królestwo wystąpiło z wnioskiem o upoważnienie do wprowadzenia obniżki na okres sześciu lat, który jest maksymalnym okresem określonym w art. 19 ust. 2 dyrektywy.

Według władz Zjednoczonego Królestwa cena paliwa na wspomnianych wyżej obszarach jest wyższa o ok. 100 GBP (ok. 128,5 EUR) za 1 000 litrów od średniej w pozostałych częściach Zjednoczonego Królestwa. Cena na tych obszarach odpowiada cenie na stacjach benzynowych na wyspach, jeżeli nie uwzględnia się stosowanej przez Zjednoczone Królestwo w stosunku do nich obniżki podatku zgodnie z decyzją wykonawczą Rady 2011/776/UE⁴. Obniżka stawki o 50 GBP (ok. 64,3 EUR) za 1 000 litrów nie zniweluje całej różnicy cen, ale częściowo zrekomensuje konsumentom wyższą cenę, jaką muszą płacić.

Oceniając kwalifikowalność wskazanych obszarów do obniżki, uwzględniono dwa główne czynniki:

- przystępność cenową paliwa ze względu na wysokie ceny na stacjach benzynowych oraz tygodniowe zarobki wynoszące mniej niż średnia dla Zjednoczonego Królestwa;
- niezbędność paliwa drogowego w życiu codziennym. Świadczy o nim duże uzależnienie możliwości przemieszczania się od samochodu oraz ograniczony dostęp do transportu publicznego i niezbędnych usług.

Z informacji statystycznych przekazanych przez władze Zjednoczonego Królestwa wynika, że średnie tygodniowe zarobki w samorządowych jednostkach administracyjnych, na których terenie znajdują się wybrane obszary, wynoszą od 412,10 GBP (528,6 EUR) do 493,30 GBP (633,9 EUR), czyli poniżej średniej dla Zjednoczonego Królestwa wynoszącej 518 GBP⁵ (665,6 EUR). Samorządowe jednostki administracyjne, dla których gromadzi się dane statystyczne, zwykle mają większy zasięg geograficzny niż obszary, w stosunku do których środek będzie obowiązywał. Zdaniem władz Zjednoczonego Królestwa można założyć, że

⁴ Decyzja wykonawcza Rady 2011/776/UE z dnia 24 listopada 2011 r. upoważniająca Zjednoczone Królestwo do stosowania obniżonych poziomów opodatkowania paliw silnikowych dostarczanych na wyspach Hebrydów Zewnętrznych i Wewnętrznych, Orkadach, Szetlandach, wyspach zatoki Firth of Clyde i wyspach Scilly zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE (Dz.U. L 317 z 30.11.2011, s. 34–35)

⁵ Por. z informacjami przekazanymi przez Krajowy Urząd Statystyczny Zjednoczonego Królestwa: <http://www.nomisweb.co.uk/default.asp>

faktyczne średnie tygodniowe zarobki na przedmiotowych obszarach są jeszcze niższe, niż wynikałoby to z danych, którymi dysponują władze lokalne. Wynika to z obecności większych przedsiębiorstw na głównych obszarach zaludnionych w obrębie samorządowych jednostek administracyjnych, odległych często o ponad 100 mil (ok. 160 km) od wybranych obszarów. Źródłem dochodów na terenach objętych środkiem jest rolnictwo i turystyka. Władze Zjednoczonego Królestwa zakładają zatem, że tygodniowe zarobki na tych obszarach są niższe niż zarobki na wyspach, które obecnie stosują odstępstwo (463,0 GBP-752,8 EUR).

Dane przekazane przez Krajowy Urząd Statystyczny Zjednoczonego Królestwa wskazują, że wartość dodana brutto na mieszkańca na przedmiotowych obszarach wynosi od 12 036 GBP (15 466,5 EUR) do 17 936 GBP (23 048 EUR) i jest niższa niż średnia dla Zjednoczonego Królestwa wynosząca 21 674 GBP (27 851,5 EUR) rocznie.

Według władz Zjednoczonego Królestwa ograniczone możliwości gospodarcze na tych terenach w porównaniu z bardziej zurbanizowanymi obszarami Zjednoczonego Królestwa prowadzą do emigracji ludności aktywnej zawodowo, co jest głównym powodem stabilnej stopy bezrobocia, która niekoniecznie odzwierciedla jakość życia na tych obszarach. Z gospodarczego punktu widzenia główne skutki niskiej gęstości zaludnienia na dużych obszarach geograficznych są następujące:

- średnie odległości pomiędzy poszczególnymi punktami świadczenia usług i przedsiębiorstwami są bardzo duże, więc koszty transportu związane z podejmowaniem podstawowych działań są stosunkowo wysokie – zarówno dla osób fizycznych, jak i przedsiębiorstw.
- Przedsiębiorstwa dysponują mniejszą bazą potencjalnych klientów na tym samym obszarze geograficznym i w związku z tym muszą zwykle stosować wyższe marże jednostkowe, aby wypracować zysk przy ograniczonych obrotach.

Ponadto w ostatnich latach w Zjednoczonym Królestwie zlikwidowano wiele rafinerii. Zmniejszenie liczby rafinerii spowodowało zwiększenie liczby stacji benzynowych oddalonych o ponad 100 mil (ok. 160 km) od najbliższej rafinerii, co prowadzi do wzrostu kosztów transportu paliwa na przedmiotowych obszarach.

Dostępność komunikacji autobusowej na wszystkich obszarach wiejskich, których dotyczy przedmiotowy wniosek, jest znacznie mniejsza niż średnio w Wielkiej Brytanii⁶. Fakt ten w połączeniu z ograniczonym korzystaniem z komunikacji kolejowej na obszarach, których dotyczy przedmiotowy wniosek, oraz intensywnym korzystaniem z samochodów mimo wysokich cen na stacjach benzynowych świadczy o niezbędności samochodów jako środka transportu na tych obszarach.

Usługi w oddalonych obszarach wiejskich Zjednoczonego Królestwa, takich jak wybrane obszary, będą świadczone na większym obszarze geograficznym niż w przypadku osiedli miejskich, co częściowo wynika z niskiej gęstości zaludnienia na tych obszarach. Oznacza to, że średnie odległości pomiędzy poszczególnymi miejscami zamieszkania, osiedlami, punktami świadczenia usług i przedsiębiorstwami są bardzo duże, więc koszty transportu związane z podejmowaniem podstawowych działań są stosunkowo wysokie. Dla przykładu przejazd z obszaru objętego kodem pocztowym IV27 do najbliższego supermarketu o standardowej wielkości może oznaczać konieczność pokonania w dwie strony odległości nawet 135 mil (ok. 220 km).

⁶ Por. <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts99-travel-by-region-and-area-type-of-residence>

Wyzwania, o których mowa powyżej, odzwierciedlają zarówno konieczność korzystania przez mieszkańców wskazanych obszarów z samochodu w życiu codziennym, jak i wpływ cen paliwa na ich życie. Władze Zjednoczonego Królestwa są zdania, że obniżenie stawki podatku od paliw pomogłoby utrzymać te odosobnione i znajdujące się w trudnej sytuacji wspólnoty wiejskie, odciążając je trochę od tych szczególnie wysokich kosztów życia. Ważne jest, że czynniki te nie są rozpatrywane w izolacji, lecz jako zbiór powiązanych kwestii, co sprawia, że istnieje prawdziwa społeczna i gospodarcza potrzeba wprowadzenia obniżki na wymienionych obszarach.

Działanie środka

W Zjednoczonym Królestwie podatek akcyzowy od paliw drogowych jest naliczany w momencie, gdy paliwo opuszcza rafinerię, gdy jest importowane lub gdy opuszcza skład akcyzowy. W takim momencie trudno byłoby określić, jaka ilość paliwa jest przeznaczona dla kwalifikujących się regionów.

W związku z powyższym zwolnienie zostanie udzielone w miejscu sprzedaży na kwalifikujących się obszarach, co pozwoli uniknąć jakiegokolwiek ryzyka związanego z innym wykorzystaniem paliwa, w odniesieniu do którego obowiązywać będzie obniżona stawka. Na przedmiotowych obszarach sprzedawcy paliwa będą zarejestrowani w administracji podatkowej i celnej (HM Revenue and Customs) jako upoważnieni detaliści i będą zobowiązani do obniżenia ceny litra paliwa o kwotę zwolnienia. Następnie będą mogli okresowo ubiegać się o zwrot podatku od tej administracji, w wysokości zależnej od ilości sprzedanego paliwa.

Beneficjenci

Środek skierowany jest do osób prywatnych, ale wszystkie zakupy, również te o charakterze gospodarczym, będą dokonywane po niższej cenie.

Wszystkie 27 stacji benzynowych, które skorzystałyby z systemu, są niezależne.

Argumenty władz Zjednoczonego Królestwa dotyczące wpływu środka na rynek wewnętrzny

Władze Zjednoczonego Królestwa uważają, że środek nie będzie miał wpływu na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

Porównanie cen na stacjach benzynowych przy proponowanym obniżeniu podatku o 50 GBP za 1 000 litrów (64,3 EUR) z cenami ich najbliższych konkurentów niekorzystających z obniżki:

w przypadku paliwa średnia rozpiętość zmniejsza się do 10 GBP (12,9 EUR). Stacje korzystające z obniżki byłyby droższe średnio o 10 GBP (12,9 EUR) niż ich najbliżsi konkurencji niekorzystający z obniżki;

w przypadku oleju napędowego średnia rozpiętość zmniejsza się do 6 GBP (7,7 EUR). Średnio stacje korzystające z obniżki byłyby tańsze o 6 GBP (7,7 EUR) za 1 000 litrów niż ich najbliżsi konkurencji niekorzystający z obniżki.

Obniżka sprawiłaby, że ceny na stacjach, które z niej korzystają, zbliżyłyby się do cen na sąsiednich obszarach, które nie korzystają z obniżonej stawki. Nie oczekuje się, że konsumenci zmienią trasy przejazdu lub że stacje benzynowe na obszarach graniczących z obszarami korzystającymi z obniżonej stawki przeniosą się na obszary, które są nią objęte. Ponadto przy niskiej gęstości zaludnienia oraz odległościach od głównych osiedli, a także znacznych kosztach kapitału związanych z uruchomieniem nowych stacji benzynowych

przenoszenie stacji benzynowych nie byłoby atrakcyjne pod względem komercyjnym, nawet przy obniżonej stawce.

Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej.

Ocena środka zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE

Szczególne względy polityczne

Artykuł 19 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy stanowi:

„Oprócz przepisów przedstawionych w poprzednich artykułach, w szczególności w art. 5, 15 i 17, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek na podstawie szczególnych rozważań politycznych”.

Środek, który przewidziany przez Zjednoczone Królestwo, polega na obniżeniu podatku akcyzowego na paliwa silnikowe dostarczane na niektórych obszarach jego terytorium oznaczonych następującymi kodami pocztowymi: PH36, IV22, IV21, PH19, PH23, IV14, PA38, LA17, Hawes, EX35, IV54, IV26, IV27, PH41, KW12, PA80, NE48.

Jego celem jest zbliżenie cen na stacjach benzynowych w tych regionach do średniego poziomu Zjednoczonego Królestwa. Wyższe koszty jednostkowe, a zatem wyższe ceny na stacjach benzynowych w tych regionach wynikają z kosztów transportu i dystrybucji oraz mniejszych korzyści skali.

Można zatem stwierdzić, że zamiar stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego na paliwa silnikowe na wymienionych obszarach ze względu na ich szczególne warunki gospodarcze i społeczne wynika ze szczególnych względów związanych z prowadzoną polityką, zwłaszcza polityką społeczną i regionalną.

Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Środek ma na celu częściowe zrównoważenie – na objętych nim obszarach – wyższych kosztów jednostkowych paliwa, a tym samym jego wyższych cen na stacjach benzynowych, poprzez wprowadzenie bezpośredniej obniżki podatku w punkcie sprzedaży.

Środek jest ograniczony do tego, co jest konieczne do osiągnięcia celu. W szczególności ulga jest ograniczona do (stosunkowo niewielkiej) ilości paliwa sprzedawanego na objętych nią obszarach – łączna ilość paliwa wykorzystywanego na obszarach pocztowych wynosi mniej niż 50 mln litrów rocznie, co stanowi 0,1 % łącznego zużycia paliwa w Zjednoczonym Królestwie.

Komisja odnotowuje, że stawka podatku akcyzowego zostanie obniżona o 50 GBP (64,3 EUR) za 1 000 litrów produktu. Cena paliwa na wybranych obszarach jest o ok. 100 GBP (ok. 128,5 EUR) wyższa od średniej w pozostałych częściach Zjednoczonego Królestwa. W ostatnim kwartale 2012 r. ceny w tych miastach były wyższe od ceny minimalnej na wyspach, które korzystają obecnie z obniżonej stawki podatku na podstawie decyzji wykonawczej Rady 2011/776/UE. Specyfika cen w tych miastach jest podobna do specyfiki cen na wyspach, gdzie obowiązuje obniżona stawka podatku. Jest małe prawdopodobieństwo, że obniżenie stawki o 50 GBP (64 EUR) pokryje w całości różnicę między tymi wysokimi cenami a średnią dla Zjednoczonego Królestwa, ale zapewniłoby ono użytkownikom pewną rekompensatę za wyższe ceny, które są zmuszeni płacić.

Ponadto, mimo zwolnienia, obciążenie podatkowe paliwa zużywanego w wymienionych regionach geograficznych pozostanie wyższe od minimalnych poziomów opodatkowania określonych w dyrektywie 2003/96/WE.

Można zatem stwierdzić, że wprowadzenie środka stanowi obniżkę podatku od paliw kopalnych, która zasadniczo powinna być oceniana krytycznie, ale w określonych warunkach społecznych i geograficznych może zostać uznany za możliwy do przyjęcia w szerszym kontekście polityk Unii w dziedzinie zdrowia, środowiska, energii i transportu.

Uwzględniając przedstawione okoliczności, wydaje się, że środek jest możliwy do przyjęcia z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz potrzeby zapewnienia uczciwej konkurencji. W szczególności ze względu na oddalony charakter regionów objętych zwolnieniem oraz niewielką obniżkę stawki podatku nie należy spodziewać się, że środek ten doprowadzi do zmian w zużyciu paliwa, przyciągając konsumentów z poza tych regionów.

Okres stosowania środka i zmiana ram prawnych UE w zakresie opodatkowania energii

Komisja proponuje, aby ustanowiony okres stosowania był maksymalnym okresem, jaki dopuszcza dyrektywa 2003/96/WE, tzn. aby wynosił sześć lat. Okres ten wydaje się właściwy, aby umożliwić władzom Zjednoczonego Królestwa zebranie informacji na temat skutków obniżki podatku oraz zapewnienie wystarczającej pewności przedsiębiorcom i konsumentom korzystającym ze środka.

Przepisy dotyczące pomocy państwa

Po wprowadzeniu przez władze Zjednoczonego Królestwa przewidywanej obniżki stawki podatku na benzynę bezołowiową i olej napędowy w przedmiotowych regionach będą w dalszym ciągu zgodne z minimalnym poziomem opodatkowania określonym w art. 7 dyrektywy 2003/96/WE. O ile środek spełnia warunki określone w art. 44 ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (rozporządzenie (WE) nr 651/2014⁷), jest on zwolniony z obowiązku uprzedniego zgłoszenia.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Niniejszy wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Zjednoczone Królestwo i dotyczy wyłącznie tego państwa członkowskiego.

Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

Ocena skutków

Niniejszy wniosek dotyczy upoważnienia dla jednego państwa członkowskiego, wydawanego na wniosek tego państwa.

⁷

Rozporządzenie Komisji 651/2014/UE uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu, (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s.1–78).

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Zasada pomocniczości

Dziedzina podatków pośrednich objęta art. 113 TFUE nie jest sama w sobie przedmiotem wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej w rozumieniu art. 3 TFUE.

Wykonywanie przez państwa członkowskie ich obecnych kompetencji w tej dziedzinie jest jednak ściśle określone i ograniczone przez istniejące prawo UE. Zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE jedynie Rada może upoważnić państwo członkowskie do wprowadzenia dodatkowych zwolnień lub obniżek w rozumieniu tego przepisu. Państwa członkowskie nie mogą zastępować w tym zakresie Rady.

Wniosek spełnia zatem wymogi zasady pomocniczości.

Niemniej jednak ze względu na swój charakter nieustawodawczy niniejszy wniosek nie podlega mechanizmowi przeglądu, o którym mowa w protokole nr. 2 do TFUE, który ma zastosowanie jedynie do projektów aktów ustawodawczych.

Zasada proporcjonalności

Wniosek spełnia wymogi zasady proporcjonalności. Ulga podatkowa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia przedmiotowego celu (zob. powyżej rozważania na temat aspektów rynku wewnętrznego i uczciwej konkurencji).

Wybór instrumentów

Proponowane instrumenty: decyzja wykonawcza Rady.

Artykuł 19 dyrektywy 2003/96/WE przewiduje jedynie tego typu środek.

4. WPLYW NA BUDŻET

Proponowany środek nie pociąga ze sobą obciążenia finansowego ani administracyjnego dla Unii. Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Zjednoczone Królestwo do stosowania zróżnicowanych stawek opodatkowania paliw silnikowych na niektórych obszarach geograficznych zgodnie z dyrektywą 2003/96/WE

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej¹, w szczególności jej art. 19,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pismem z dnia 2 lutego 2014 r. Zjednoczone Królestwo zwróciło się z wnioskiem o upoważnienie do stosowania obniżonej stawki podatku akcyzowego na olej napędowy i benzynę bezołowiową zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/EC na następujących obszarach geograficznych oznaczonych w stosownych przypadkach kodami pocztowymi: IV54 (Strathcarron, Highland – Szkocja), IV26 (Ullapool, Highland – Szkocja), IV27 (Lairg, Highland – Szkocja), NE48 (Hexham, Northumberland – Anglia), PH41 (Mallaig, Highland – Szkocja), KW12 (Halkirk, Highland – Szkocja), PA80 (Oban, Argyll i Bute – Szkocja), PH36 (Acharacle, Highland – Szkocja), IV22 (Achnasheen, Highland – Szkocja), PA38 (Appin, Argyll i Bute – Szkocja), PH23 (Carrbridge, Highland – Szkocja), PH19 (Dalwhinnie, Highland – Szkocja), IV21 (Gairloch, Highland – Szkocja), LA17 (Kirkby-in-Furness, Kumbria - Anglia), EX35 (Lynton, Devon – Anglia), IV14 (Strathpeffer, Highland – Szkocja), obszar należący do miejskiego rejonu pocztowego Hawes (w Północnym Yorkshire – Anglia). Władze Zjednoczonego Królestwa przekazały dodatkowe informacje i wyjaśnienia w dniach 3 czerwca i 17 września 2014 r.
- (2) Na tych obszarach ceny oleju napędowego i benzyny bezołowiowej są wyższe od średnich cen w pozostałych częściach terytorium Zjednoczonego Królestwa, stawiając miejscowych odbiorców paliw w niekorzystnej sytuacji. Różnica cen wynika z dodatkowych kosztów jednostkowych spowodowanych geograficznym położeniem obszarów, ich niewielką liczbą ludności i stosunkowo niewielkimi dostawami paliw.
- (3) Obniżone stawki podatku pozostaną wyższe od stawek minimalnych określonych w art. 7 dyrektywy 2003/96/WE.
- (4) Ze względu na szczególny charakter obszarów objętych zwolnieniem oraz niewielką obniżkę stawki podatku, która jedynie częściowo rekompensuje wyższe koszty ponoszone na tych obszarach geograficznych, nie przewiduje się, aby środek spowodował przemieszczenia związane konkretnie z dostawą paliw.

¹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

- (5) W związku z tym środek jest dopuszczalny z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego i konieczności zapewnienia uczciwej konkurencji, a także jest zgodny z polityką Unii Europejskiej w dziedzinie zdrowia, środowiska, energii i transportu.
- (6) Zgodnie z art. 19 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE każde upoważnienie przyznawane na podstawie tego artykułu musi być ściśle ograniczone w czasie. Aby dać zainteresowanym przedsiębiorstwom i konsumentom wystarczającą pewność, upoważnienie należy przyznać na okres sześciu lat. Jednakże aby nie naruszać przyszłych ogólnych zmian obowiązujących ram prawnych, należy zagwarantować, że jeżeli Rada, działając na podstawie art. 113 Traktatu, wprowadzi zmieniony powszechny system opodatkowania produktów energetycznych, do którego nie będzie dostosowane upoważnienie przyznane w niniejszej decyzji, niniejsza decyzja powinna wygasnąć w dniu rozpoczęcia stosowania tego zmienionego systemu.
- (7) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1 Niniejszym upoważnia się Zjednoczone Królestwo do stosowania obniżonych stawek opodatkowania benzyny bezołowiowej i oleju napędowego dostarczanych jako paliwo silnikowe do pojazdów w następujących 17 obszarach określonych w stosownych przypadkach kodami pocztowymi: IV54 (Strathcarron, Highland – Szkocja), IV26 (Ullapool, Highland – Szkocja), IV27 (Lairg, Highland – Szkocja), NE48 (Hexham, Northumberland – Anglia), PH41 (Mallaig, Highland – Szkocja), KW12 (Hallkirk, Highland – Szkocja), PA80 (Oban, Argyll i Bute – Szkocja), PH36 (Acharacle, Highland – Szkocja), IV22 (Achnasheen, Highland – Szkocja), PA38 (Appin, Argyll i Bute – Szkocja), PH23 (Carrbridge, Highland – Szkocja), PH19 (Dalwhinnie, Highland – Szkocja), IV21 (Gairloch, Highland – Szkocja), LA17 (Kirkby-in-Furness, Kumbria – Anglia), EX35 (Lynton, Devon – Anglia), IV14 (Strathpeffer, Highland – Szkocja), obszar należący do miejskiego rejonu pocztowego Hawes (w Północnym Yorkshire – Anglia).

Aby uniknąć nadmiernej rekompensaty, obniżka krajowej stawki podstawowej opodatkowania odpowiednio benzyny bezołowiowej lub oleju napędowego nie może przekraczać dodatkowych kosztów sprzedaży detalicznej w tych regionach geograficznych, w porównaniu ze średnimi kosztami sprzedaży detalicznej w Zjednoczonym Królestwie, i nie może wynosić więcej niż 50 GBP (64 EUR) za 1 000 litrów produktu.

2. Obniżone stawki muszą być zgodne z wymogami dyrektywy 2003/96/WE, w szczególności z minimalnymi stawkami określonymi w jej art. 7.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja staje się skuteczna z dniem jej notyfikacji. Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 lutego 2015 r., a wygasa ona z dniem 31 stycznia 2021 r.

Jednakże w przypadku gdy Rada, działając na podstawie art. 113 Traktatu, wprowadzi zmieniony powszechny system opodatkowania produktów energetycznych, do którego nie będzie dostosowane niniejsze upoważnienie, niniejsza decyzja wygaśnie w dniu rozpoczęcia stosowania tego zmienionego systemu.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*